

0 776584

С. Н.
[Signature]

На правах рукописи

ХАЗАНОВА СВЕТЛАНА АНАТОЛЬЕВНА

**РАССЛЕДОВАНИЕ КОНТРАБАНДЫ
АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
(по материалам Калининградской области)**

Специальность 12.00.09 –
уголовный процесс, криминалистика и судебная экспертиза;
оперативно-розыскная деятельность

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Калининград 2009

Исх. № 6/430
«06» 04 2009г.

Работа выполнена на кафедре криминалистики ГОУ ВПО «Калининградский юридический институт МВД России»

Научный руководитель

- заслуженный юрист Российской Федерации, доктор юридических наук, профессор
Мешков Владимир Михайлович

Официальные оппоненты

- заслуженный юрист Российской Федерации, доктор юридических наук, профессор
Жбанков Виктор Андреевич
(Государственная таможенная академия)

- кандидат юридических наук
Васенин Олег Николаевич
(Управление внутренних дел по Калининградской области)

Ведущая организация

- Северо-Кавказский государственный технический университет

Защита состоится «15» мая 2009 г. в часов на заседании диссертационного совета КМ 203.006.01 при ГОУ ВПО «Калининградский юридический институт МВД России» по адресу: 236006, г. Калининград, Московский проспект, д. 8, зал заседаний диссертационного совета.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Калининградского ЮИ МВД России.

Автореферат разослан « » апреля 2009 г.

Учёный секретарь диссертационного совета
кандидат юридических наук

Е.С. Безруких

НАУЧНАЯ БИБЛИОТЕКА КГУ



0000527761

Общая характеристика работы

Актуальность исследования. Нестабильная криминогенная обстановка в Российской Федерации и совершенствование приемов и способов совершения преступлений актуализируют в современный период проведение научных исследований относительно проблем расследования конкретных видов преступлений. Анализ преступной деятельности, осуществляемой на территории Калининградской области, а также других приграничных регионов Российской Федерации, позволяет утверждать, что одним из распространенных видов преступной деятельности на данных территориях, наносящих огромный экономический ущерб государству, является контрабанда автотранспортных средств.

Как показывает проведенное исследование, особенности осуществления контрабандного перемещения автотранспортных средств через таможенную и государственную границу России обусловлены в настоящий момент не только географическим расположением регионов, на территории которых осуществляется данный вид преступной деятельности, но и повышенным уровнем организованности лиц, совершающих данные преступления, а также использованием в их деятельности специальных знаний, включающих в свой предмет знания общих закономерностей совершения контрабанды автотранспортных средств и способов сокрытия следов преступления. Помимо этого, криминальным сообществом накоплен богатый опыт оказания противодействия раскрытию и расследованию контрабанды автотранспортных средств.

Несмотря на наличие ряда общих характеристик в способах совершения данного преступления, в отдельных регионах России сформировались весьма специфические виды контрабанды, существенно отличающиеся друг от друга. Не является исключением и территория Калининградской области, имеющая уникальное географическое и геополитическое положение из-за отсутствия общих границ с основной частью России и окружённая странами-участницами НАТО, где сформировался ряд специфических видов контрабанды автотранспортных средств, что обусловлено рядом факторов, не имеющих аналогов ни в одном другом регионе России.

В частности, на территории Калининградской области действует Особая экономическая зона, где предусмотрены специальные таможенные режимы в отношении российских товаров, перемещаемых между таможенными органами через территорию иностранного государства. Основная часть товаров, поступающая в Калининградскую область из стран Западной Европы, после соответствующего оформления, направляется на территорию основной части Российской Федерации транзитом через Литовскую Республику.

Для транспортировки товара, в том числе и автомобиля, имеется ещё один путь – по железнодорожно-автомобильной паромной переправе паромом «Георг Отс» из порта Балтийска Калининградской области в порт Санкт-Петербурга. Движение товара по этому пути имеет свои особенности. В частности, при транспортировке автомобиля из Калининграда в Санкт-Петербург не требуется уплаты таможенных сборов, оформления виз и других документов, связанных с пересе-

чением границ государства, поскольку предполагается, что таможенная граница Российской Федерации при использовании паромной переправы не пересекается.

Следует признать, что перечисленными особенностями геополитического и географического расположения Калининградского региона и существования на его территории Особой экономической зоны умело воспользовались контрабандисты, которые фактически создали на территории области специфические виды контрабанды, в том числе и контрабанды автотранспортных средств. В частности, нередко предметом контрабанды являются автомобили, похищенные у законных владельцев, которые с изменёнными идентификационными номерами и новыми регистрационными документами через Литву, Белоруссию или Польшу, а также по паромной переправе перегоняются на территорию «материковой» части России. Другим видом контрабанды является перемещение через государственную и таможенную границу автомобилей, которые эксплуатировались на территории Калининградской области легально, но затем были перемещены через указанные границы без цели их возвращения в регион, с предоставлением таможенным органам недостоверных сведений о целях, для которых транспортное средство пересекало границы области.

Перечисленные и иные обстоятельства обусловили необходимость научно-го осмысления особенностей контрабанды автотранспортных средств в Калининградской области и специфики раскрытия и расследования этих преступлений.

Наряду с криминалистическими аспектами расследования контрабанды автотранспортных средств представляется своевременным и актуальным анализ уголовно-процессуального регулирования процедуры расследования контрабандного перемещения автотранспортных средств, которая зачастую не только не позволяет совершенствовать тактические приемы проведения следственных действий, производство которых необходимо при расследовании контрабанды автотранспорта, но и существенно ограничивает права и законные интересы участников уголовного процесса.

Иными словами, совокупность криминалистических аспектов, а также пробелов и недочетов действующего УПК РФ относительно регламентации вышеуказанных вопросов, по нашему мнению, достаточна для постановки ряда научных проблем, требующих поиска путей совершенствования методики расследования контрабанды автотранспортных средств.

Вышеперечисленное позволяет утверждать, что проблемы расследования контрабанды автотранспортных средств являются в современной криминалистической и процессуальной науке достаточно острыми, и тема диссертационного исследования является актуальной и значимой.

Степень разработанности темы. В отечественной процессуальной и криминалистической науке проблемам расследования контрабанды посвящены исследования таких ученых, как Р.С. Белкин, В.М. Быков, В.А. Жбанков, Б.В. Волженкин, Ю.П. Гармаев, Т.А. Диканова, А.И. Долгова, С.В. Дьяков, С.Е. Еркенов, Е.П. Ищенко, И.А. Клепицкий В.И. Остапенко, А.М. Плоткин, А.Р. Ратинов, В.П. Сучков, В.Т. Томин, А.А. Топорков, Н.П. Фесенко, И.Н. Якимов, П.С. Яни.

Данным проблемам также посвящены диссертационные исследования Н.Н. Башкировой, О.Н. Васенина, В.П. Верина, А.В. Грязновой, И.О. Жук, Г.П. Качки-

ной, О.А. Коземаслова, А.Г. Меретукова, П.А. Модестова О.А. Мокринского, А.А. Парамонова, Л.Ф. Рогатых, А.А. Сергеевой, О.Ю. Сучкова, С.А. Фомичева и других ученых.

Имеющиеся научные дискуссии относительно закономерностей совершения контрабанды всех видов стали следствием отсутствия четкой законодательной регламентации вопросов, связанных с перемещением товара через государственную и таможенную границы России.

Однако, ряд высказанных учёными предложений, являются достаточно спорными. Так, в научной среде не достигнуто единства точек зрения относительно сущности контрабандного перемещения автотранспортных средств. До сих пор не сформирована окончательная позиция относительно соотношения норм Таможенного и Уголовного кодексов РФ, а также ряда других нормативно-правовых актов, что не позволяет сформулировать в науке четкие рекомендации относительно квалификации исследуемого вида преступной деятельности.

Вместе с тем, позитивным результатом развернувшейся в научной литературе полемики стали предложения о совершенствовании как уголовно-процессуального закона, так и методики расследования контрабанды, значительная часть которых составила базис для дальнейших научных исследований. К сожалению, многие позитивные точки зрения не учтены законодателем при принятии ряда нормативно-правовых актов. Кроме того, большинство исследований по данной теме произведены до принятия УПК РФ или сразу же после вступления его в законную силу, что не позволило ряду авторов по объективным причинам учесть различные аспекты применения новых норм, содержащихся в УПК РФ, проанализировать складывающуюся судебную и следственную практику расследования контрабанды автотранспортных средств.

Вышесказанное свидетельствует о том, что тема диссертационного исследования продолжит оставаться актуальной с научной точки зрения и имеет практическую значимость.

Объектом исследования являются отношения, возникающие в ходе осуществления преступной деятельности по контрабанде автотранспортных средств, и правоотношения, имеющие место в деятельности по расследованию контрабанды автотранспортных средств.

Предмет исследования образует совокупность закономерностей, на основе которых протекают изучаемые виды деятельности, т.е. закономерности возникновения, функционирования и развития преступной деятельности, и закономерности современного состояния методики расследования контрабанды автотранспортных средств.

Цель и задачи исследования. Целью исследования является комплексное рассмотрение проблем расследования контрабанды автотранспортных средств, выявление его объективных закономерностей и выработка на основе их анализа предложений по совершенствованию методики расследования данных преступлений.

Вышеуказанная цель исследования обусловила постановку и решение в диссертации следующих основных **задач**:

- исследование ретроспективных и современных аспектов контрабандного перемещения автотранспортных средств;
- исследование ряда, используемых в законодательных актах, понятий и определений, связанных с контрабандой автотранспортных средств, и выработка на этой основе предложений по их уточнению;
- исследование особенностей контрабанды автотранспортных средств в Калининградской области и специфики её расследования;
- анализ правового регулирования деятельности органов, осуществляющих расследование контрабанды автотранспортных средств;
- анализ взаимодействия органов внутренних дел, таможенных органов и подразделений пограничной службы ФСБ России на первоначальном этапе расследования контрабанды автотранспортных средств;
- анализ взаимодействия правоохранительных органов России и аналогичных структур сопредельных государств в выявлении, раскрытии и расследовании контрабанды автотранспортных средств;
- исследование процессуальных и криминалистических ошибок, допускаемых органами предварительного расследования при расследовании контрабанды автотранспортных средств и предложение путей их устранения;
- разработка предложений по совершенствованию методики расследования контрабанды автотранспортных средств.

Методология и методы исследования. В качестве методологической основы исследования в настоящей диссертации использованы: всеобщий метод познания – материалистическая диалектика; общенаучные методы исследования – дедукция и индукция, анализ и синтез, логический и ретроспективный анализ; частнонаучные методы – метод сравнительного правоведения, логико-формальный, системный (обобщение следственной и судебной практики), социологический (интервьюирование и анкетирование).

Теоретическая основа исследования. Настоящая работа базируется на трудах криминологов, процессуалистов, криминалистов и представителей других наук, имеющих значение для рассматриваемой в диссертации проблемы. В частности, были изучены труды Р.С. Белкина, Н.М. Букаева, В.М. Быкова, Л.В. Виницкого, Т.С. Волчецкой, В.К. Гавло, Л.Г. Гаухмана, А.И. Долговой, В.А. Жбанкова, О.А. Зайцева, И.И. Карпец, И.М. Комарова, В.И. Комиссарова, В.П. Кувалдина, В.Н. Кудрявцева, В.П. Лаврова, А.Г. Меретукова, Г.М. Меретукова, В.М. Мешкова, В.Н. Омелина, М.П. Полякова, В.Л. Попова, В.Т. Томина, С.П. Щербы, Н.П. Яблокова и других учёных.

Нормативно-правовой базой исследования являются Конституция РФ, международные правовые акты, действующее уголовно-процессуальное, уголовное, таможенное и иное федеральное законодательство, постановления Конституционного Суда РФ, разъяснения Пленумов Верховного Суда РФ, иные нормативно-правовые акты, имеющие отношение к теме диссертационного исследования.

В процессе исследования изучена научная и специальная литература, касающаяся различных аспектов уголовно-правовой характеристики, уголовно-процессуальных и криминалистических аспектов расследования контрабанды автотранспортных средств.

Эмпирическую базу исследования составляют статистические данные, отражающие результаты деятельности судов, прокуратуры, таможенных органов, органов предварительного следствия и дознания за 2000-2008 годы в Калининградской области и других приграничных регионах России. В процессе исследования проанализировано 143 уголовных дела о контрабанде автотранспортных средств в Калининградской области за период с 2000 по 2008 год, рассмотренных судами Калининградской области. В рамках исследования проведено анкетирование 48 следователей, дознавателей и оперативных сотрудников органов внутренних дел, 35 судей, 23 сотрудника таможни, 18 сотрудников пограничной службы и 11 прокурорских работников.

Помимо этого, в исследовании использованы данные эмпирических исследований других авторов и личный опыт работы диссертанта по рассмотрению уголовных дел в должности судьи Калининградского областного суда.

Научная новизна исследования заключается в том, что автором впервые в криминалистической науке осуществлено комплексное научное исследование проблем расследования контрабанды автотранспортных средств в субъекте Российской Федерации – в Калининградской области, которая имеет не только географическую и геополитическую специфику, но и характеризуется наличием на своей территории Особой экономической зоны, что в своей совокупности порождает предпосылки совершения таких видов контрабанды автотранспортных средств, которых и не может быть на территории других регионов Российской Федерации.

В ходе проведенного исследования проанализирован текст ст. 188 УК РФ, предусматривающей уголовную ответственность за контрабанду, и уточнен ряд уголовно-правовых аспектов, позволяющих упорядочить уголовно-правовую квалификацию действий лиц, занимающихся контрабандой; исследованы проблемы явно недостаточного взаимодействия между органами внутренних дел, таможенными органами и подразделениями пограничной службы ФСБ России на первоначальном этапе расследования контрабанды автотранспортных средств и предложены пути оптимизации этого взаимодействия; выявлены типичные процессуальные и криминалистические ошибки, допускаемые субъектами доказывания при расследовании контрабанды автомобилей, и сформулированы типичные способы исправления этих ошибок; сформулированы предложения по усовершенствованию ряда норм УПК РФ, позволяющие оптимизировать процессуальную деятельность следователя при расследовании преступлений; выработаны методические рекомендации для следователей по расследованию контрабанды автотранспортных средств, направленные на повышение эффективности правоприменительной деятельности.

Ряд предложений, имеющих научную новизну, сформулированы в положениях, выносимых на защиту.

Основные положения, выносимые на защиту:

1. Проведенный анализ закономерностей контрабандного перемещения автотранспортных средств позволил выявить и дать характеристику способам совершения и сокрытия данного вида преступной деятельности, характерных для

Калининградской области, имеющего особое географическое и геополитическое положение.

2. Анализ сущности контрабанды автотранспортных средств позволил предложить ряд уточнений в Уголовный кодекс Российской Федерации:

а) крупный размер товаров и иных предметов, о которых идет речь в части 1 ст. 188 УК РФ, должен оцениваться, исходя из таможенной стоимости не менее 200 тысяч рублей.

б) часть 3 ст. 188 УК РФ целесообразно дополнить таким квалифицирующим признаком, как совершение контрабанды в особо крупном размере, что обусловлено участвовавшими случаями контрабандного перемещения автотранспортных средств, таможенная стоимость которых превышает 1 миллион рублей.

в) помимо этого, часть 3 статьи 188 УК РФ нуждается в дополнении квалифицирующим признаком «группой лиц, группой лиц по предварительному сговору».

3. Результаты анализа закономерностей совершения и сокрытия контрабандного перемещения автотранспортных средств позволили выявить необходимость разграничения данного состава преступления от преступной деятельности, связанной с уклонением от уплаты таможенных платежей в отношении автотранспортных средств, основными и наиболее распространенными способами совершения которого в Калининградской области являются:

- неправомерное снятие, наложенных таможенным органом, ограничений на ввоз на остальную часть территории Российской Федерации и таможенного союза без уплаты ввозных таможенных пошлин и других платежей при получении в ГИБДД УВД новых паспортов транспортных средств после осуществления сделки купли-продажи для последующего вывоза с территории Калининградской области путем предоставления сотрудникам ГИБДД поддельных бланков грузовых таможенных деклараций (ГТД);

- предоставление таможенным органам недостоверных сведений о целях, для которых транспортное средство либо ввозится на территорию Калининградской области, либо когда вывозится за её пределы;

- переоформление ранее заявленного режима импорта (ИМ 71) на ввезённое транспортное средство на импорт (ИМ 40), но уже, якобы, разукомплектованное транспортное средство с уплатой платежей, как за запасные части - отдельно за двигатель и отдельно за кузов;

- оформление автотранспорта с заявлением недостоверных сведений о годе его выпуска в сторону «омоложения»;

- предоставление таможенному органу поддельных платежных банковских документов, свидетельствующих об уплате таможенных платежей;

- предоставление таможенным органам, при оформлении автотранспортных средств, поддельных документов, свидетельствующих об их перемещении через таможенную границу РФ, поручений на досмотр, актов таможенного досмотра, фраховых билетов (коносаментов), заверенных отпечатками личных номерных печатей, не принадлежащих сотрудникам таможни.

4. Результаты исследования контрабанды автотранспортных средств позволяют утверждать, что наиболее успешными средствами выявления признаков

данного преступления являются: осуществление таможенного контроля (85%); оперативно-розыскная деятельность сотрудников правоохранительных органов (12%); осмотр документов и автомобилей сотрудниками ГИБДД при постановке автомобилей на учет (2%); проверка обнаруженного бесхозного транспортного средства сотрудниками правоохранительных органов (1%).

5. Предложения о дополнении криминалистической характеристики контрабанды автотранспортных средств следующими типичными следственными ситуациями, характерными для первоначального этапа расследования этого вида преступлений:

а) лицо, совершившее контрабанду, задержано сотрудниками таможни, контрабандно перемещенное им транспортное средство у него изъято;

б) имеются сведения о деянии, содержащем признаки контрабанды, и виновном лице (лицах), однако местонахождение транспортного средства не известно;

в) имеются сведения о деянии, содержащем признаки контрабанды, и о виновном лице, однако местонахождение данного лица не известно;

г) имеется предмет контрабанды – автомобиль, однако владелец обнаруженной автомашины неизвестен.

6. В целях оптимизации процесса доказывания по делам о контрабанде автотранспортных средств Министерству внутренних дел Российской Федерации, Федеральной таможенной службе Российской Федерации и Пограничной службе ФСБ России следует подготовить совместную Инструкцию, регулирующую порядок фиксации фактов пересечения государственной и таможенных границ автомобилями. В данной Инструкции должны быть предусмотрены:

- рекомендации для сотрудников правоохранительных органов, которые должны в случаях обнаружения признаков контрабандного перемещения через государственную и таможенную границы транспортного средства, осуществлять осмотр не только самого автомобиля, но и места происшествия. Это позволит получить криминалистически значимую информацию не только о материальных следах, но и о других, не менее важных обстоятельствах, необходимых для полного и объективного расследования, в частности о том, каким способом совершена контрабанда, когда, кем, с какой целью, с чьей помощью, какой ущерб причинен, кто мог знать о произошедшем, где был приобретен автомобиль, проявились ли профессиональные навыки контрабандиста, какие ухищрения им были применены для реализации преступного замысла и т.д.

7. С целью организации упрощенной процедуры обмена информацией при расследовании контрабанды, УВД по Калининградской области, Калининградской оперативной таможне и руководству Пограничного управления по Калининградской области целесообразно разработать и подписать соответствующий Договор с правоохранительными структурами Республики Польша и Литовской Республики.

8. В целях преодоления противодействия органам предварительного следствия при производстве по уголовным делам о контрабанде автотранспорта, целесообразно внести изменения в текст статьи 52 УПК РФ («Отказ от защитника»), дополнив ее указанием на то, что в случае отказа подозреваемого или обвиняемо-

го от услуг конкретного защитника, производство следственного действия откладывается до назначения нового защитника. Принятие следователем отказа подозреваемого или обвиняемого от услуг защитника, участие которого при проведении следственного действия не было реально обеспечено, недопустимо.

В рамках же действующих норм УПК РФ и в связи с вышеизложенным при расследовании контрабанды автотранспортных средств в качестве криминалистической рекомендации необходимо учитывать обязательность участия во всех следственных действиях, производимых с участием подозреваемого и обвиняемого, защитника. Это позволит противодействовать распространенной тактике защиты, в рамках которой подозреваемый и обвиняемый намеренно на досудебной стадии отказывается от защитника, даёт показания, но которые не подтверждает в суде.

9. Учитывая, что судебная экспертиза является одним из основных способов получения доказательственной информации по уголовному делу о контрабанде автотранспортных средств, крайне необходимо принять меры к разработке новых экспертных методик, позволяющих определить время возможного изменения идентификационных номеров автомобиля, а также исследования маркировки труднодоступных деталей, агрегатов и узлов автомобиля без их демонтажа.

Теоретическая значимость диссертационного исследования обусловлена возможностью использования полученных выводов и предложений при совершенствовании действующего УПК РФ; в дальнейших научных изысканиях по проблемам совершенствования деятельности по расследованию контрабанды автотранспортных средств, которая на современном этапе приобрела организованный, нередко коррумпированный характер, и имеет устойчивую тенденцию к своему качественному и количественному развитию.

Практическая значимость определяется возможностью внедрения полученных результатов:

- в деятельность судов, прокуратуры, органов предварительного следствия, органов, осуществляющих оперативно-розыскную деятельность, и адвокатуры;
- в процесс координации взаимодействия органов, уполномоченных выявлять, раскрывать и расследовать факты контрабанды автомобилей, и в первую очередь, органов МВД, ФТС и Пограничной службы ФСБ России;
- в учебный процесс образовательных учреждений юридического профиля.

Помимо этого, обобщение типичных ошибок, допускаемых при раскрытии и расследовании анализируемой категории уголовных дел, позволит сотрудникам правоохранительных органов избежать их повторения, принять меры к их недопущению и своевременному устранению.

Обоснованность и достоверность исследования определяется комплексным характером исследования, а также репрезентативностью нормативно-правового, научного, методического и эмпирического материала.

В процессе исследования проведен всесторонний анализ статистических данных, законодательных и нормативно-правовых актов, публикаций в специальной литературе и периодической печати по вопросам исследуемых проблем. Анализ судебной и следственной практики позволил обеспечить достоверность полученных результатов.

Апробация результатов исследования. Основные положения диссертационного исследования положены в основу докладов на заседании кафедры криминалистики Калининградского ЮИ МВД России. Результаты исследования нашли отражение в пяти опубликованных автором статьях, в том числе в «Вестнике Калининградского ЮИ МВД России», рекомендованном Высшей аттестационной комиссией Министерства образования и науки России для опубликования работ, отражающих основные научные результаты диссертации на соискание ученой степени кандидата наук по экономике и праву; внедрены в практическую деятельность Калининградского областного суда, прокуратуры, адвокатуры, а также в учебный процесс кафедры криминалистики Калининградского ЮИ МВД России.

Структура диссертации обусловлена объектом, предметом, целью и логикой исследования. Диссертация состоит из введения, трёх глав, включающих в себя шесть параграфов, заключения, списка используемой литературы и приложений.

Основное содержание работы

Во **введении** обосновывается актуальность и анализируется степень разработанности темы, определяются объект и предмет исследования, его цель и задачи, методология и методика исследования, раскрывается научная новизна диссертации, формулируются основные положения, выносимые на защиту, содержится информация о теоретической и практической значимости работы, об апробации, о внедрении её результатов в практическую деятельность и в учебный процесс, изложена структура работы.

Первая глава **«Правовая характеристика контрабанды автотранспортных средств»** состоит из двух параграфов. В первом из них **«Уголовно-правовая характеристика контрабанды автотранспортных средств»** рассматривается эволюция норм ряда Уголовных кодексов нашей страны, начиная с УК РСФСР 1926 года, до современного УК РФ. В частности, в диссертации отмечено, что в начале XX века контрабанда относилась к государственным или иным государственным преступлениям, что, вероятно, отвечало задачам уголовно-правовой защиты интересов государства. О том, что советское государство было решительно настроено на искоренение контрабанды, свидетельствуют и меры наказания, которые были предусмотрены за совершение контрабанды при особо отягчающих обстоятельствах - «вплоть до высшей меры социальной защиты - расстрела с конфискацией имущества» (ст.59-9 УК РСФСР в редакции 1926 года).

В Уголовном кодексе РФ, вступившим в действие с 1 января 1997 года, контрабанда стала относиться к преступлениям в сфере экономической деятельности. Непосредственным объектом преступления являются общественные отношения в сфере внешнеэкономической деятельности и таможенного контроля. Кроме того, с учетом характера незаконно перемещаемых через таможенную границу предметов, дополнительным объектом являются финансовые отношения,

национальная и общественная безопасность, экологические, культурные и другие интересы государства.

Анализ криминогенной обстановки в Калининградской области свидетельствует о том, что контрабанда автотранспортных средств за последнее десятилетие превратилась в практически недоказуемый и прибыльный вид преступной деятельности. Криминальный автобизнес приобрел транснациональное (международное) направление, основу которого составляет завладение автотранспортными средствами на территории Западной Европы, перемещение их как на территорию Калининградской области, так и транзитом через территорию области, с целью реализации гражданам России. Причём, в последнее время в Калининградской области преступниками стали применяться новые схемы перемещения через таможенную границу России похищенного на территории иностранных государств автотранспорта. Так, вместо использования при таможенном оформлении поддельных документов и средств таможенной идентификации, преступники заявляли режим «Временный ввоз» при перемещении автотранспорта через польско-российскую границу с полным освобождением от уплаты таможенных пошлин и налогов и последующим вывозом с таможенной территории России через российско-литовскую границу, либо через таможенный переход «Морской порт Балтийск» на пароме сообщением «Калининград-Санкт-Петербург» и далее, по поддельным документам на остальную часть территории Российской Федерации.

Диссертантом отмечается, что на территории Калининградской области сложился и другой вид контрабанды автотранспортных средств, обусловленный отсутствием общих границ области с Россией. Автомобили похищаются у законных владельцев, а затем с измененными идентификационными номерами, с новыми регистрационными документами и номерами, перегоняются через Литву, Белоруссию или Польшу на территорию «материковой» части России. Распространенным видом контрабанды стало перемещение через государственную границу автомобилей, которые на законных основаниях могли эксплуатироваться только на территории Калининградской области, но затем были перемещены через государственную границу без цели их последующего возвращения в регион с предоставлением таможенным органам недостоверных сведений о целях, для которых транспортное средство вывозилось за пределы области – т.е. заявление ненадлежащего режима вывоза транспортного средства.

Поскольку официальной статистики контрабанды автотранспортных средств не ведётся ни одним правоохранительным органом, то диссертант использовал данные оперативной таможни Калининградской области, согласно которым за период с 2002 по 2006 год таможенными органами области выявлено 117 фактов незаконного перемещения через таможенную границу России автотранспортных средств. Как правило, предметом контрабанды являются легковые автомобили (70% от общего числа контрабанды автотранспортных средств), 20% - грузовые прицепы и тягачи, 7 % - автобусы и 3% - тракторы. Что касается легковых автомобилей, то это, как правило, дорогостоящие машины, представительского класса, такие как «Ауди» (23% от общего числа легковых автомобилей),

«Фольксваген Пассат» (20%), «Мерседес Бенц» (19%), Тойота (15%), БМВ (10%), со сроком эксплуатации от одного до трех лет.

Диссертантом обосновывается предложение о том, что необходимо внести поправки в УК РФ, касающиеся крупного размера товаров и иных предметов, о которых идет речь в части 1 ст. 188 УК РФ, исходя из их таможенной стоимости не менее 200 тысяч рублей. Помимо этого, поскольку новые или практически новые автомобили престижных марок, как предмет контрабанды, имеют таможенную стоимость свыше 1 миллиона рублей, целесообразно дополнить часть 3 ст. 188 УК пунктом «г», предусматривающим ответственность за совершение контрабанды «в особо крупном размере». В связи со спецификой перемещения через государственную и таможенную границы автотранспортных средств, которые, как правило, осуществляются группой лиц, объединивших свои действия единым замыслом, необходимо дополнить часть 3 статьи 188 УК РФ квалифицирующим признаком «группой лиц, группой лиц по предварительному сговору».

Автор обращает внимание на то обстоятельство, что речь идёт о таможенной стоимости контрабандно перемещенного товара, а не рыночной, как сейчас рекомендует законодатель. В качестве аргументов этой позиции приводится следующее. Как известно, непосредственным объектом контрабанды «является порядок перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу Российской Федерации», регулируемый таможенным законодательством. Диспозиция данной статьи является бланкетной. В Таможенном кодексе РФ (ТК РФ) закреплено, что таможенное регулирование заключается в установлении порядка и правил, при соблюдении которых лица реализуют право на перемещение товаров и транспортных средств через таможенную границу Российской Федерации. Здесь же указано, что таможенное регулирование осуществляется в соответствии с таможенным законодательством Российской Федерации и законодательством Российской Федерации о государственном регулировании внешне-торговой деятельности. Согласно ч.2 ст.12 ТК РФ товары и транспортные средства перемещаются через таможенную границу в порядке, установленном ТК РФ. В части 1 статьи 188 УК РФ указано, что контрабанда - это перемещение товаров, совершенное с нарушением таможенного законодательства, в том числе путем недекларирования либо недостоверного декларирования.

При анализе понятия «декларирование» установлено, что таковое производится путем заявления таможенному органу сведений о товарах, об их таможенном режиме и других сведений, необходимых для таможенных целей. При этом в ТК РФ прямо говорится, что при декларировании указывается именно таможенная стоимость. На основе изложенного, диссертант пришёл к выводу, что если при совершении перечисленных действий декларируется таможенная стоимость товара, следовательно, при уголовно-правовой квалификации контрабанды необходимо исходить не из рыночной стоимости товара, не имеющей отношения к таможенным правоотношениям, а из таможенной.

Во втором параграфе *«Криминалистическая характеристика контрабанды автотранспортных средств»* рассматриваются криминалистически значимые аспекты как преступной деятельности по контрабанде автомобилей, так и проблемы её расследования. В частности, отмечено, что, по мнению 20,7%

респондентов, принявших участие в анкетировании по настоящей работе, причина низкого уровня взаимодействия между ОВД, таможенными и пограничными подразделениями по выявлению и пресечению контрабанды, заключается в коррумпированности сотрудников таможенных подразделений, ещё 13,3% указали на коррумпированность сотрудников внутренних дел.

Вторая глава **«Методика и тактика раскрытия и расследования контрабанды автотранспортных средств»** также состоит из двух параграфов. Первый из них **«Типичные ситуации, возникающие на первоначальном этапе расследования контрабанды автотранспортных средств»** посвящён вопросам повышения эффективности деятельности правоохранительных органов по раскрытию и расследованию контрабанды автотранспортных средств, которая зависит от правильного определения следователем совокупности следственных и процессуальных действий, необходимых при производстве следствия на первоначальном и последующих этапах.

В значительной степени выбор следователя зависит от конкретной следственной ситуации. Анализ уголовных дел о контрабанде автотранспортных средств в Калининградской области позволил автору выделить четыре типичные следственные ситуации, характерные для первоначального этапа расследования указанных преступлений:

- 1) лицо, совершившее контрабанду, задержано сотрудниками таможни, контрабандно перемещенное им транспортное средство у него изъято;
- 2) имеются сведения о деянии, содержащем признаки контрабанды, и виновном лице, однако местонахождение транспортного средства не известно;
- 3) имеются сведения о деянии, содержащем признаки контрабанды, и о виновном лице, однако местонахождение данного лица не известно;
- 4) имеется автомобиль, как предмет контрабанды, однако его владелец неизвестен.

Если в первой ситуации главная задача должностных лиц органов дознания и предварительного расследования заключается в правильной и объективной фиксации выявленной контрабанды автотранспортного средства, то в трех других типовых ситуациях основное внимание следователь направляет на глубокий анализ, имеющейся в его распоряжении, информации.

Как показали результаты проведенного исследования, к качеству имеющейся информации у следователя, особенно на первоначальном этапе расследования, имеются существенные претензии. Значительное количество фактов выявления контрабанды автомобиля оформляется сотрудниками органов дознания в виде рапортов, содержание которых, зачастую, ничем не подтверждается. Проверить стандартные тексты таких рапортов, которые, якобы, написаны на основании данных, полученных в ходе оперативно-розыскной деятельности, в большинстве ситуаций не представляется возможным. Понятно, что в материалах уголовного дела нет необходимости раскрывать все аспекты проведенных оперативно-розыскных мероприятий. Однако, сотрудники органов дознания нередко в своих объяснениях утверждают, что не могут раскрыть вообще никаких аспектов выявления факта контрабанды, вследствие чего рапорт, предусмотренный ст. 143 УПК РФ, фактически превращается в литературное произведение должностного лица,

проводившего проверку, но совершенно ничем не подтвержденное. Диссертант констатирует, что ни одно из изученных уголовных дел не было возбуждено на основании рассекреченных материалов оперативно-розыскной деятельности, что повлекло низкое качество их расследования.

Далее, в диссертации обосновывается положение о том, что в ситуации, когда транспортное средство задерживается на границе, то осмотру подлежат и место происшествия, и транспортное средство. Проведение этих следственных действий в данной ситуации имеет большое значение, поскольку даст криминалистически значимую информацию не только о материальных следах, но и о других обстоятельствах, имеющих значение для расследования дела: каким образом совершена контрабанда, когда, кем, с какой целью, с чьей помощью, какой ущерб причинен, кто мог знать о произошедшем, где был приобретен автомобиль, проявились ли профессиональные навыки контрабандиста, какие ухищрения им были применены для реализации преступного замысла и т.д.

В том случае, когда перемещение транспортных средств через таможенную границу совершается помимо таможенного контроля, виновные, как правило, стараясь избежать встречи с сотрудниками таможенной службы, стремятся переправить транспортные средства иными путями, минуя таможню. Поэтому, будучи обнаруженными вне мест таможенного контроля, преступники в целях уклонения от ответственности прибегают к различным уловкам, заявляя, что оказались в данной местности случайно или заблудились.

В таких ситуациях границы осмотра места совершения должны быть расширены и охватывать прилегающую к нему местность с целью установления вероятного маршрута следования транспортного средства, либо иных деталей обстановки, которые могли бы свидетельствовать о преднамеренном пересечении границы.

Изученные в ходе настоящего исследования уголовные дела показывают, что практически по каждому из них следователи на первоначальном этапе расследования назначают разного рода экспертизы (по 98% дел). Содержание экспертных заключений по уголовным делам о контрабанде автотранспортных средств позволило выявить ещё одну проблему – невозможность разрешения экспертами ряда вопросов, которые ставят перед ними следователи. Причины, как указывают сами эксперты, в отсутствии технических возможностей, либо методик исследования. Так, практически ни по одному делу эксперты-автотехники не ответили на конкретный вопрос следователя о том, когда подверглись изменению номера агрегатов и узлов автомобилей, перемещенных через государственную границу контрабандным способом?

Другая проблема, с которой постоянно сталкиваются эксперты – это отсутствие экспертных методик и технических возможностей для экспертного исследования маркировки двигателей, коробок передач, других агрегатов и узлов легковых автомобилей, находящихся в труднодоступных местах. Согласно существующим экспертным методикам, указанные узлы и агрегаты подлежат демонтажу и лабораторному исследованию. Поскольку процедура подобных исследований не регламентирована, то в настоящее время следователи не могут ответить на массу возникающих при этом вопросов, которые подлежат урегулированию не

только на организационном, но и на законодательном уровне. Так, остаются не разрешенными такие важные вопросы: какая организация должна заниматься демонтажем и последующей сборкой автомобиля? За чей счет должны производиться данные работы? Каким образом автомобиль, который к моменту производства экспертизы находится у добросовестного приобретателя, возражающего против его разборки по запчастям, изъять из законного владения? По сведениям диссертанта, указанные проблемы характерны не только для Калининградской области, но и других регионов нашей страны - Свердловской, Воронежской, Ростовской областей.

Вместе с тем, невозможность установления первичных идентификационных номеров на автомобиле порождает и другую проблему – невозможность выявить первоначального собственника указанной машины, а, следовательно, и установить причины, по которым автомобиль выбыл из его владения, а также виновных в этом лиц. Это, в свою очередь, влияет и на эффективность борьбы правоохранительных органов с контрабандой, создаст почву для совершения новых преступлений, поскольку поиск автомобиля, даже если он находится в розыске, в том числе по линии Интерпола, ведется только по первичным идентификационным номерам. Это является причиной крайне низкой эффективности розыска угнанных автомобилей. Так, материалы изученных уголовных дел свидетельствуют, что процент обнаруженных машин, находившихся в розыске по линии Интерпола, среди тех, перемещение которых контрабандным способом было вменено органами предварительного следствия обвиняемым, крайне низок и составляет около 4%.

Поэтому диссертант считает крайне важным разработку новых методик исследования агрегатов транспортных средств, позволяющих экспертным путем определять время возможного изменения идентификационных номеров на машинах без демонтажа агрегатов, деталей и узлов, находящихся в труднодоступных местах, исследовать их маркировку. Кроме того, на законодательном уровне необходимо разрешить вопросы, связанные с процедурой назначения и проведения автотехнических экспертиз по лабораторному исследованию труднодоступных, требующих демонтажа транспортного средства, агрегатов и узлов в случае, когда добросовестный владелец против этого возражает.

Следующий комплекс проблем, касающихся расследования контрабанды автотранспортных средств, касается получения доказательственной информации при допросе лиц, причастных к совершению преступления. К сожалению, принимая решение о задержании подозреваемого, следователи не всегда четко руководствуются требованиями ст. 92 УПК РФ, согласно которой с момента предъявления задержанному протокола о задержании и перед его допросом в качестве подозреваемого, тот имеет право на получение квалифицированной юридической помощи. Иногда так складываются обстоятельства, что следователь не имеет возможности обеспечить подозреваемого защитником сразу же после задержания (например, ночное время, праздничные дни). В этом случае, если на это дает согласие подозреваемый, от него отбирается заявление, где тот указывает, что в услугах адвоката на данной стадии следствия не нуждается, и этот отказ не связан с его материальным положением. Заручившись таким заявлением, следователь

приступает к допросу подозреваемого. Как правило, на данной стадии, когда задержание для многих преступников является полной неожиданностью, у них не было достаточно времени обдумать свое положение, выработать определенную позицию относительно обстоятельств, послуживших причиной для их задержания, они дают правдивые показания, зачастую изобличают своих соучастников. Однако, впоследствии, при появлении защитника, позиция большинства из задержанных меняется на противоположную. Складывается ситуация, что из-за неграмотных действий следователя часть доказательств утрачивается, поскольку в соответствии со ст. 75 ч.2 п. 1 УПК РФ показания подозреваемого, обвиняемого, данные в ходе досудебного производства по делу в отсутствие защитника, включая случаи отказа от защитника, и не подтвержденные подозреваемым, обвиняемым в суде, являются недопустимыми. К сожалению, следователю не всегда удается на последующих этапах расследования восполнить утраченные по собственной вине доказательства, а это приводит к прекращению уголовных дел.

Второй параграф *«Алгоритм действий следователя в типичных ситуациях при расследовании контрабанды автотранспортных средств»* содержит сведения о последующем этапе расследования, когда следователь систематизирует и анализирует собранные материалы уголовного дела, проводит допросы обвиняемых и очные ставки с их участием, принимает меры по выявлению и допросу свидетелей, проводит опознания, а также другие следственные и процессуальные действия.

Как правило, именно на этом этапе расследования следователю наиболее часто оказывается противодействие. Анализ уголовных дел о контрабанде автотранспортных средств показал, что должностным лицам, производящим предварительное расследование, приходится сталкиваться как с «внутренним», так и «внешним» противодействием. К наиболее распространенным актам внутреннего противодействия можно отнести: противодействие со стороны подозреваемых и обвиняемых, в том числе путем воздействия на соучастников преступления, давших признательные показания и изобличивших в совершении преступления указанных лиц; направление подозреваемыми и обвиняемыми, а также их защитниками в различные инстанции жалоб на незаконные методы ведения следствия с целью дискредитации следователя; оказание психологического давления на свидетелей, которых обвиняемые использовали в своих преступных целях; уклонение свидетелей от явки на допросы к следователю и в суд, отказ их от участия в таких следственных действиях, как очная ставка, опознание.

Акты внешнего противодействия характерны для тех уголовных дел, где в качестве обвиняемых выступают сотрудники правоохранительных органов - таможен, ГИБДД, поскольку, именно должностные лица указанных органов, как правило, в отношении своих коллег каких-либо изобличающих показаний не дают, хотя по материалам дел видно, что они не могли не знать об их незаконной деятельности, а многие из них и сами совершали аналогичные действия, но за недостаточностью улик либо не были привлечены к уголовной ответственности, либо привлечены, но за должностные преступления, такие как должностной подлог, злоупотребление служебным положением.

Как показывает следственная и судебная практика по делам о контрабанде автотранспортных средств, причинами, негативно влияющими на качество расследования данной категории преступлений, являются отсутствие надлежащего взаимодействия между таможенными и пограничными службами даже в пределах одного пункта пропуска, в том числе отсутствие единых правил учета транспортных средств и находившихся в них лиц при пересечении государственной границы. Вместе с тем, именно эти обстоятельства и используют контрабандисты в своих преступных целях.

Так, анализ изученных уголовных дел о контрабанде автомобилей свидетельствует о том, что пограничными и таможенными подразделениями Калининградского региона фактически повсеместно игнорируется Закон РФ «О государственной границе Российской Федерации» в части выполнения требований пункта 15 статьи 30, в котором указано, что пограничные органы совместно с таможенными органами ведут учет транспортных средств, грузов, товаров, перемещаемых через Государственную границу, и ежеквартально, а также по итогам года издают справочную информацию о количестве транспортных средств, грузов и товаров, перемещенных через Государственную границу. Иначе, чем можно объяснить то обстоятельство, что на таможенном посту, расположенном на литовско-российской границе, в течение 2001-2002 года фиктивно был оформлен ввоз более 60 автотранспортных средств, которые, фактически, контрабандным способом были ввезены в Российскую Федерацию из Республики Польша?

Из показаний сотрудников пограничного поста, допрошенных по данному уголовному делу, видно, что процедура пропуска через государственную границу транспортных средств заключается в следующем. При въезде машины на территорию пункта пропуска водитель получает от пограничного наряда контрольный талон, в котором указывается марка и государственный номер автомобиля, а также количество лиц, следующих в машине. Затем транспортное средство направляется в зону таможенного и пограничного контроля, после прохождения которых подъезжает к воротам на выезд, где пограничный наряд проверяет данные, указанные в контрольном талоне, изымает его и выпускает транспортное средство за пределы пункта пропуска. При этом талон на пропуск легкового транспортного средства хранится на посту не более суток, а на грузовой транспорт – один год.

Конечно, такой порядок проведения пограничного контроля нельзя признать эффективным средством борьбы с контрабандой автотранспортных средств. Фактически, он создаёт условия для злоупотреблений со стороны сотрудников таможни по оформлению, перемещаемых (а возможно, и не перемещаемых) через государственную границу, автомобилей.

Аналогичная ситуация складывается и на польско-российском направлении. Здесь сотрудники таможни при перемещении через границу автотранспортных средств фиксируют следующие данные: марку автомобиля и его государственный регистрационный (либо транзитный) номер, фамилию водителя и количество лиц, находившихся в машине. Однако кто эти лица – не известно. Причем сами преступники, будучи уже привлеченными к уголовной ответственности, на следствии и в суде поясняли, что довольно часто их перемещение на автомобиле

через границу вообще никак не регистрировалось, поскольку они, имея связи с сотрудниками поста, никакого контроля – ни таможенного, ни пограничного – не проходили.

Поэтому, в диссертации обосновывается мнение, во-первых, о целесообразности разработки совместной инструкции по выявлению и документированию фактов контрабанды автотранспортных средств пограничными и таможенными нарядами; и, во-вторых, выделение в служебной документации таможенных и пограничных подразделений таких разделов, которые позволяли бы перепроверять, а, следовательно, и объективизировать информацию, зафиксированную в документах каждой из этих государственных служб. В результате, будут созданы условия для более эффективной деятельности по выявлению, раскрытию и расследованию контрабанды автотранспортных средств.

Третья глава **«Типичные следственные ошибки и их влияние на принимаемые процессуальные решения по уголовным делам о контрабанде автотранспортных средств»** включает два параграфа. Первый из них **«Теоретико-прикладные аспекты процессуальных ошибок, допускаемых при расследовании уголовных дел по факту контрабанды автотранспортных средств»** содержит сведения о типичных следственных ошибках и их влиянии на принимаемые судом решения по данной категории уголовных дел.

Генезису ошибок, допускаемых в ходе предварительного расследования, без их отнесения к конкретным видам преступления, посвящены научные труды Р.С. Бслкина, Ю.Ф. Бердичевского, В.С. Бурдановой, И.И. Гранат, А.В. Дулова, Г.Л. Зорина, В.И. Каминской, Е.В. Морозовой, И.И. Петрухина, А.Р. Ратинова, А.Б. Соловьева, В.И. Фалеева, С.А. Шейфера, А.А. Эйсмана и других ученых-процессуалистов и криминалистов.

Результаты следственных ошибок выражаются в виде существенного нарушения прав и свобод человека и гражданина при принятии процессуальных решений или при производстве следственных и процессуальных действий, а также в невозможности полного, всестороннего и объективного исследования всех материалов уголовного дела.

Рассматривая влияние следственных ошибок на результаты расследования контрабанды автотранспортных средств, диссертант отмечает, что вследствие допущенных ошибок могут быть: 1) не выявлены материальные следы контрабандного перемещения автотранспортных средств; 2) утрачена доказательственная информация, которой располагают лица, причастные к совершению преступления; 3) утрачены основания для принятия необходимых процессуальных решений; 4) не достигнуты задачи уголовного судопроизводства в целом.

На основе проведенного исследования в диссертации определены пути оптимального устранения допущенных ошибок. Правом устранения этих ошибок обладают следующие властные субъекты уголовного судопроизводства:

1. Начальник органа дознания – в случае, когда необходимо устранить ошибку, допущенную при осуществлении органом дознания неотложных следственных действий или в ходе проведения предварительного расследования в форме дознания при условии, когда на момент необходимости ее устранения должно-

стные лица органа дознания продолжают производить неотложные следственные действия или дознание.

2. Дознаватель – в случае обнаружения ошибок, допущенных сотрудниками органа дознания на стадии проверки материалов о совершении преступления.

3. Следователь – в случае, когда необходимо устранить ошибку, допущенную органом дознания, производившим неотложные следственные действия, либо исполнение поручения следователя о производстве отдельных следственных действий, а также в случае необходимости устранения ошибки, допущенной самим следователем либо следователем, ранее производившим расследование по данному уголовному делу.

4. Руководитель следственного органа – в случае, когда необходимо устранить ошибку, допущенную органом дознания, производившим неотложные следственные действия либо исполнение поручения следователя о производстве отдельных следственных действий, а также в случае необходимости устранения ошибки следователя либо нижестоящего руководителя следственного органа, либо самого руководителя следственного органа.

5. Руководитель следственной группы – в случае, когда необходимо устранить ошибку, допущенную органом дознания, производившим неотложные следственные действия, либо исполнение поручения следователя о производстве отдельных следственных действий, а также, в случае необходимости устранения ошибки, допущенной любым следователем, входящим в состав следственной группы, либо самим руководителем следственной группы.

6. Прокурор – в случае выявления ошибок, допущенных при проведении предварительного расследования, в силу ст. 37 УПК РФ уполномочен принять такие меры к их устранению, как дача соответствующих указаний.

7. Суд – в случае, если ошибки допущены в ходе предварительного расследования любым из вышеперечисленных субъектов, либо, если ошибки содержатся в решениях по данному уголовному делу, принятых нижестоящими судами, либо самим судом.

В качестве процессуальных способов устранения ошибок, допущенных при расследовании преступлений, диссертантом выделены следующие:

- признание перечисленными субъектами доказательства, полученного с нарушением норм УПК РФ, недопустимым;
- производство следственных и иных процессуальных действий, позволяющих устранить следственные ошибки, допущенные при производстве дознания или предварительного следствия ранее;
- рассмотрение и разрешение судом, прокурором, руководителем следственного органа, следователем, должностными лицами органа дознания ходатайств и жалоб, предметом которых являются просьбы об устранении процессуальных ошибок, либо жалобы на их допущение;
- изменение объема обвинения по конкретному уголовному делу;
- отмена следователем собственных процессуальных решений, либо отмена данных решений руководителем следственного органа, а также соответствующая деятельность прокурора, начальника подразделения дознания – при расследовании контрабандного перемещения автотранспортных средств в форме дознания;

- реагирование прокурора относительно нарушений федерального закона при производстве предварительного следствия;

- судебный контроль, позволяющий не допустить последствий процессуальных ошибок, имевших место при возбуждении перед судом ходатайств об избрании мер пресечения в виде заключения под стражу, залога, домашнего ареста, а также о даче разрешения на производство следственных действий, требующих судебного санкционирования.

Говоря о типичных ошибках, допускаемых при расследовании контрабанды автотранспортных средств дознавателями и следователями Калининградской области, диссертант отмечает, что наиболее существенные из них связаны с неправильной квалификацией данного деяния, что вызвано схожестью способов совершения преступлений, предусмотренных ст.ст. 188 ч. 1 и 194 УК РФ; с определением стадии оконченного преступления; с отсутствием четких регламентаций порядка определения стоимости автотранспортных средств – из таможенной или реальной (рыночной) стоимости.

Второй параграф *«Оценка относимости, допустимости, достоверности и достаточности доказательств по делам о контрабанде автотранспортных средств»* посвящен исследованию теоретических проблем оценки доказательств и специального законодательного регулирования этой сферы, что является актуальным для отечественной уголовно-процессуальной науки.

Подробно рассмотрев проблемы определения относимости, допустимости, достоверности и достаточности доказательств по уголовным делам рассматриваемой категории, диссертант обратил внимание на ситуацию предъявления суду в качестве доказательств показаний подозреваемого и обвиняемого в контрабандном перемещении автотранспортных средств, данных в отсутствие защитника, которые можно рассматривать, как дача показаний против самого себя. С целью избежания подобных ситуаций, по мнению диссертанта, необходимо обеспечить обязательное участие защитника во всех следственных действиях, производимых с участием подозреваемого, обвиняемого. Это позволит противодействовать тактике защиты, в рамках которой подозреваемый и обвиняемый намеренно отказывается от защитника, даёт показания, но которые не подтверждает в суде.

В заключении диссертации сформулированы основные выводы исследования.

Основные положения диссертационного исследования отражены в следующих работах автора:

Статьи в рецензируемых изданиях, рекомендованных ВАК Минобрнауки России для публикации результатов диссертационных исследований:

1. Особенности контрабанды автотранспортных средств в Калининградской области // Вестник Калининградского юридического института МВД России № 2 (14). – Калининград. 2007. – С. 176-183.

Иные публикации:

2. Проблемные вопросы судебного порядка разрешения жалоб граждан на действия (бездействие) и решения дознавателя, следователя и прокурора // Вест-

ник Калининградского ЮИ МВД России № 2 (12). – Калининград. 2006. – С. 78-81 (в соавторстве с Г.А.Мухиной).

3. Взаимодействие правоохранительных органов и подразделений пограничной службы на первоначальном этапе проверки информации о контрабанде автотранспортных средств // Научно-методический сборник № 21 Калининградского пограничного института ФСБ России. Часть 2. Книга 2. Материалы XXI межвузовской научно-практической конференции профессорско-преподавательского состава «Актуальные вопросы правоприменительной практики» (20 марта 2007 года). – Калининград. 2007. – С. 81-83.

4. Проблемы исследования уровня психического развития несовершеннолетнего обвиняемого // Сборник материалов научных мероприятий, проводимых в День науки института 18 мая 2007 года «Теория и практика правоохранительной деятельности. Выпуск 5. Часть 3. – Калининград: Калининградский ЮИ МВД России. 2007. – С. 56-61.

5. Некоторые проблемные вопросы, возникающие при расследовании преступлений, совершенных несовершеннолетними // Правовое просвещение в подростковой и молодёжной среде: сборник научных статей / Орловский государственный университет. – Орёл. 2008. – С. 63-66 (в соавторстве с В.В.Кониным).

ХАЗАНОВА СВЕТЛАНА АНАТОЛЬЕВНА

**РАССЛЕДОВАНИЕ КОНТРАБАНДЫ АВТОТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ**

(по материалам Калининградской области)

Специальность 12.00.09 –

уголовный процесс, криминалистика и судебная экспертиза;
оперативно-розыскная деятельность

Автореферат

диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Подписано в печать 31.03.2009. Усл. печ. л 1,5 Тираж – 100 экз. Зак. № 356

Организационно-научный и редакционно-издательский отдел

Калининградского юридического института МВД России

Отпечатано в Типографии УВД по Калининградской области

г. Калининград, Советский пр-кт, 7.

102